NAKŁAD: 15,000 egz.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

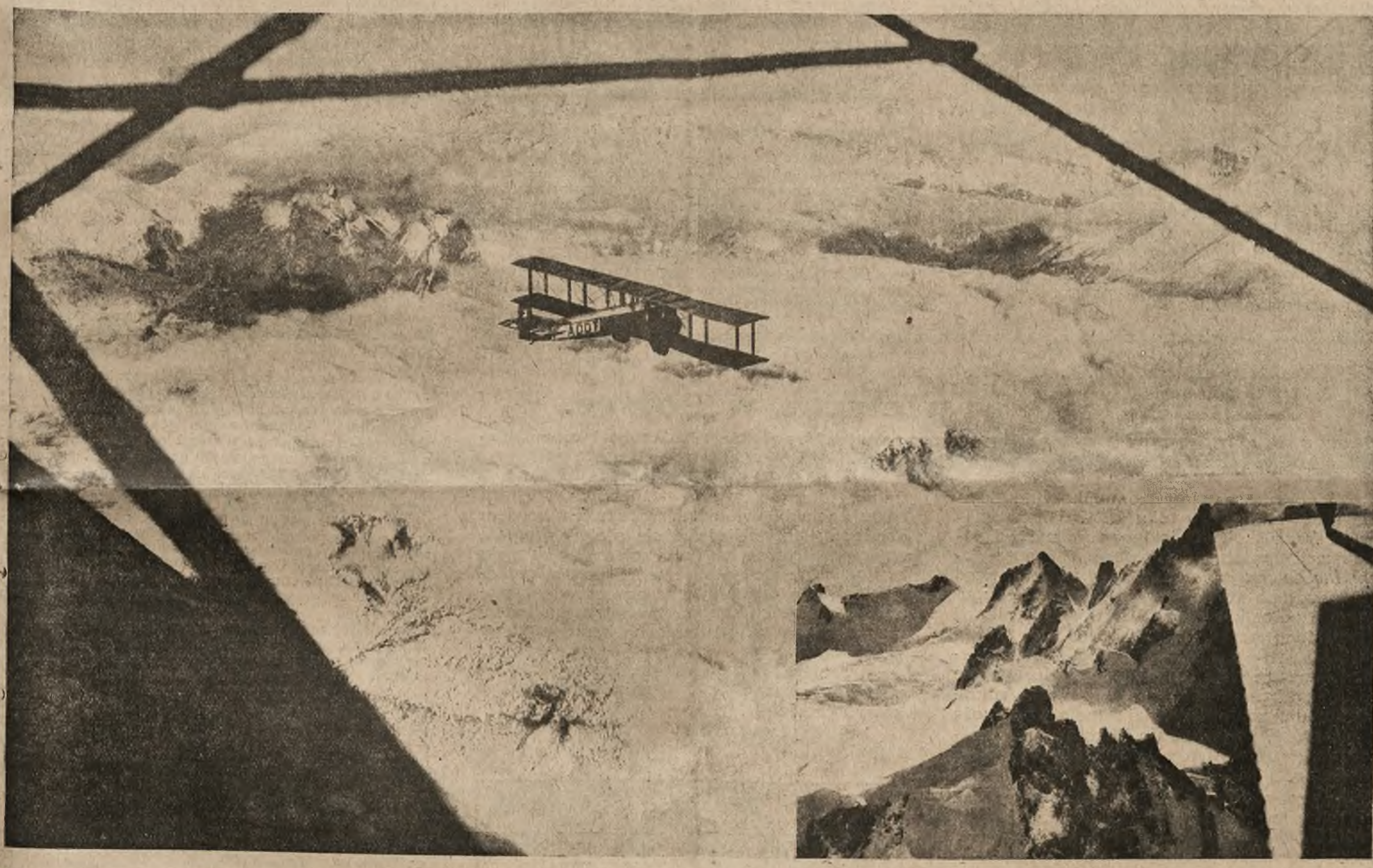
30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. | 19 marzec 1929 r. | Nr. 12 (40).



Nad morzem chmur, nad szczytami Mont-Blanc, szybują dziś samoloty turystyczne. Turyści mogą obecnie podziwiać z aeroplanów, przepiękne widoki ścielące się u ich stóp.—Narazie dzieje się to we Francji, Anglji, Ameryce i Szwajcarji, lecz nie długo, może i u nas,—polscy turyści będą mogli szybować nad rodzimemi górami i polami, wszak w dzisiejszym rozwoju awjacji, tak jak przed laty automobilowem, zbliżamy się coraz bardziej do celu.

Rycina dolna, prawa — Lot nad Mont-Blanc. Dolina Arve i szczyt Kapucyna (na wysokości 3,831 mtr.).

(Do artykułu „Turystyka lotnicza" — str. 8.)



Lotnisko w Passy-le-Fayet na wysokości 1,009 metr. nad poziomem morza.

Od Redakcji:

Z każdym prawie numerem zwiększamy nakład tygodnika naszego. Dziś doszliśmy do pokaźnej cyfry 15,000 egz.. Dążeniem naszem jest, jak i od chwili założenia wydawnictwa — dotarcie do wszystkich Zwolenników motoryzacji.

Dziękujemy naszym dotychczasowym Czytelnikom za zaufanie, jakiem obdarzano nas dotychczas i jesteśmy przekonani, że nie zawiedziemy pokładanych w „Autolocie" nadziei, a będziemy nadal sumiennemi i nie podlegającemi żadnym wpływom propagatorami idei w dziedzinie tak ważnej, jaką jest — w każdej chwili — m o t o r y z a c j a.

REDAKCJA.

Szef Dep. Aeron. inż. płk. dypl. pil. LUDOMIŁ RAYSKI.

Polska nie może pozostać w tyle za sąsiadami.

Doszliśmy po 10 latach do posiadania wszystkich niezbędnych warunków technicznych rozwoju, i egzystencji przemysłu lotniczego. — Uniezależnimy się również pod względem konstrukcji.

Prasa i społeczeństwo polskie coraz więcej interesuje się lotnictwem. Już to, że pisma codzienne stale powtarzają artykuły alarmujące na temat niebezpieczeństwa przyszłej wojny w powietrzu, pozwala przypuszczać, że zrozumienie potrzeb lotnictwa i obrony przeciwlotniczej dochodzi do szerokich mas.

Jednym z najbardziej ważkich czynników tej obrony jest zaopatrzenie lotnictwa wojskowego w sprzęt produkcji krajowej — a więc rozwój i przygotowanie rozszerzenia krajowego przemysłu lotniczego.

Sprawa wytwórczości krajowej obliczonej na czas pokoju jest na najlepszej drodze. Od tego jak ta wytwórczość będzie się rozwijać teraz, zależą możliwości powiększenia jej na wypadek koniecznej obrony naszej niepodległości kiedy zużywalność samolotów będzie o wiele szybsza i intensywniejsza. A więc zagadnienie sprowadza się do obecnego stanu stanu przemysłu lotniczego i do istniejących obecnie fabryk samolotów.

Jak już stwierdziłem wyżej stan ten budzi optymizm na przyszłość.

Polska w pierwszym okresie po odzyskaniu niepodległości nie rozporządzała ani warsztatami reperacyjnemi, ani fabrykami samolotów, ani też nie posiadała fachowych sił z pośród inżynierów i robotników (mechaników) lotniczych. Z konieczności trzeba było wówczas improwizować.

Przezwyciężywszy niezliczone trudności natury finansowej i technicznej *doszliśmy po 10 latach do posiadania wszystkich niezbędnych warunków technicznych rozwoju i egzystencji* przemysłu lotniczego.

Posiadamy 5 fabryk lotniczych, produkujących samoloty wojskowe i cywilne za licencjami francuskiemi i holenderskiemi. Uniezależniliśmy się od zadranicy pod względem dostarczania tym fabrykom surowców i półfabrykatów, a także pod względem zaopatrywania się w przyrządy pomocnicze i części płatowców, które produkują zakłady krajowe.

Wkrótce już — być może — *uniezależnimy się również pod względem konstrukcji*, z biegiem czasu przechodząc z licencyjnej na własną. Próby w tym kierunku dały już dodatnie rezultaty.

Wojskowy Instytut badań technicznych lotnictwa i Polski Instytut Aerodynamiczny oddają w tej mierze konstruktorom naszym wielkie usługi.

Ustalenie organizacji lotnictwa cywilnego oraz wydanie Prawa lotniczego idzie po linji konsolidacji i rozwoju tego tak ważnego czynnika zarówno w obronie kraju, jak i w jego życiu gospodarczem,

Nie należy jednak spoczywać na laurach. Uczyniliśmy wiele. Również wiele, a nawet więcej jest jeszcze do zrobienia: przyjrzyjmy się tylko budżetom lotniczym innych państw, ich przemysłowi i ofiarom, jakie na cele lotnictwa ponoszą. *Polska nie może pozostać w tyle za sąsiadami*: znaczyłoby to narazić się na wielkie niebezpieczeństwo klęski na polu gosodarczem i stworzyć niebezpieczeństwo nieustannie zagrażające niepodległości i całości granic Rzeczypospolitej.

Jubileusze pilotów komunikacyjnych.

W dniu 16 lutego b. r. pilot L. L. Lot p. Zygmunt Barciszewski ukończył swoje 250.000. klm., które przebył w przestworzach, prowadząc samoloty na polskich szlakach powietrznych. W dniu 8 lutego b. r. podobny jubileusz obchodził pilot L. L. Lot p. Tadeusz Karpiński z tą różnicą, iż przebył on drogę o 100000 klm. dłuższą t. j. aż 350.000 klm.

Wspaniałe rezultaty osiągane przez polskich pilotów komunikacyjnych stwierdzają z jednej strony wybitne ich uzdolnienie z drugiej zaś wysokie bezpieczeństwo szlaków powietrznych obsługiwanych przez nasze lotnictwo komunikacyjne.

Nadmienić się godzi, że *droga powietrzna przebyta przez p. Barciszewskiego równa się 6 okrążeniom kuli ziemskiej*, droga zaś p. Karpińskiego, niemal podróży z ziemi na srebny glob.

Rekord szybkości lotu na linji Katowice — Wiedeń.

W dniu 28. lutego b. r. samolot komunikacyjny L. L. Lot przebył drogę z Katowic do Wiednia w ciągu 80 minut. Biorąc pod uwagę, iż trasa powietrzna między wymienionemi miastami wynosi 344 klm. zauważymy, iż samolot leciał z przeciętną szybkością 258 klm. na godzinę.

Porównywując samolot z koleją stwierdzimy, iż samolot był szybszy od najszybszego pociągu ekspresowego 8-o krotnie od pociągu osobowego zaś przeszło 10-o krotnie, Podczas bowiem gdy podróż z Katowic do Wiednia samolotem trwała 1 godz. 20 min. to pociągiem pośpiesznym trwa 10 godz. 10 min., pociągiem zaś osobowym aż 13. godz. 38 min.

O sprawności polskiego lotnictwa komunikacyjnego świadczy dobitnie fakt, iż w dniu osiągnięcia rekordu t. j. dn. 28 lutego b. r., z portu lotniczego w Wiedniu, z powodu złych warunków atmosferycznych nie kursowały żadne samoloty komunikacyjne, a więc ani austrjackiego Tow. „Austroflug", ani też włoskiego „Transadriatica — do Wenecji, ani francuskiego „Cidna" do Pragi, ani wreszcie niemieckiego „Lufthanza" — do Monachjum.

Polski *samolot prowadzony przez polskiego pilota był jedynym, który w danym dniu normalnie z Wiednia wystartował* przebywając drogę do Katowic ściśle w czasie przewidzianym rozkładem lotów.

Fakt ten zasługuje na specjalne podkreślenie również z tego względu, że w obecnej ostrej zimie polskie szlaki znacznie trudniejsze są w obsłudze niż drogi powietrzne zachodniej i południowej Europy.

JAN WILCZYŃSKI *Sekr. Gen. L. L. „Lot".*

Komunikacja powietrzna w Polsce.

Mamy z dotychczasowej pracy najlepsze gwarancje, iż polskie lotnictwo komunikacyjne znajduje się na właściwej drodze, rozwoju i doskonalenia.

Pierwsze samoloty komunikacyjne pojawiają się w Polsce w roku 1921. Są to płatowce francusko-rumuńskiego towarzystwa komunikacji powietrznej *(Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne)*, któremu Rząd Polski udziela koncesji na utrzymywanie rugularnej komunikacji do Warszawy. Ponieważ wymienione przedsiębiorstwo już od r. 1920 eksploatuje linję Paryż-Strasburg-Praga, udzielona koncesja daje Polsce połączenie lotnicze ze stolicą Francji. Już w pierwszym roku istnienia komunikacji powietrznej samoloty przewożą z Warszawy, względnie do Warszawy 195 pasażerów, 7,6 ton towarów i 937 kg. poczty, przy regularności 74,5%.

We wrześniu 1922 r. Rząd udziela koncesji prywatnemu Towarzystwu: *„Polska Linja Lotnicza Aerolloyd, Sp. z o. o."* na utrzymywanie połączeń powietrznych między Gdańskiem, Warszawą i Lwowem.

W r. 1923 „Aeroloyd" rozszerza swą sieć, uruchamiając linję Warszawa — Kraków.

W r. 1925 powstaje w Polsce drugie przedsiębiorstwo prywatne pod nazwą *„Aero"* z siedzibą w Poznaniu i uruchamia linje lotnicze między Poznaniem, Łodzią i Warszawą.

W r. 1925 Towarzystwo „Aeroloyd", reorganizując się w spółkę akcyjną pod nazwą *„Polska Linja Lotnicza Aerolot"* uruchamia linje Kraków — Lwów i Kraków — Wiedeń. Ponadto w roku tym „Aerolot" przeprowadza próbne loty ze Lwowa do Bukaresztu i z Pucka do Kopenhagi. W r. 1925 reorganizuje się również Towarzystwo francusko-rumuńskie, przyjmując nazwę *„Międzynarodowego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej"* (Compagnie Internationale de Navigation Aerienne).

W r. 1926 „Aerolot" na skutek zaprzestania obsługi linji Warszawa — Łódź przez Towarzystwo „Aero" uruchamia to połączenie, a wreszcie w r. 1927 wprowadza 3 razy w tygodniu ruch na linji Kraków — Wiedeń via Brno w Czechosłowacji.

W r. 1927 ze względu na nieporozumienia między Tow. „Aerolot", a oddziałem Łódzkim L. O. P. P. ruch na linji Warszawa — Łódź zostaje wstrzymany.

Rok 1928 nie przynosi wprawdzie do polskiej sieci powietrznej żadnych zewnętrznych zmian, jednak jest on najważniejszym w historji naszej żeglugi powietrznej. W roku tym bowiem ostatecznie skrystalizowuje się lotniczy program rządowy, przyczem czynniki miarodajne uznają za konieczne nie udzielać nadal koncesji przedsiębiorstwom prywatnym, a powierzyć eksploatację wszystkich szlaków powietrznych jednemu Towarzystwu, opartemu na kapitale rządowo-samorządowym.

Z dniem 31 grudnia 1928 r. kończy się zatem pierwszy rozdział historji polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

Bilans tego okresu przedstawia się następująco:

	„Aerolot"	„Aero"	„Cidna"	Razem
przew. pasaż.	32.673	2.259	1.448	36.380
„ poczty	39.386	582	6.758	46.726
„ towarów	773.222	33.986	175.473	982.681
dokon. lotów	15.165	1.101	2.939	19.205
przebyto klm.	4,311.082	325.030	791.145	5,427.257
przec. regular.	80—99%	54,1%	76,3%	—

Kompanje posługiwały się następującym sprzętem lotniczym:

„Aerolot": 15 płatowcami typu „Junkers F. 13" z silnikami mocy od 180 do 250 KM typu B. M. W. i Junkers.

„Aero": 5 płatowcami typu „Farman" z silnikami mocy 300 KM typu Renault.

„Cidna": płatowcami i silnikami różnych typów francuskich.

Statystyka bezpieczeństwa stwierdza, iż w czasie swej działalności Tow. „Aerolot" i „Aero" nie zdarzył się ani jeden wypadek, któryby pociągnął za sobą śmierć, czy bodaj nawet cięższe okaleczenie pasażerów.

Bilans eksploatacyjny komunikacji powietrznej w Polsce za pierwszy okres jej istnienia zamyka się, jak widzimy, poważnemi rezultatami, a zdobyte doświadczenie, odda usługi w dalszej rozbudowie polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

Drugi rozdział historji polskiego lotnictwa komunikacyjnego rozpoczyna się z dniem 1 stycznia 1929 r. powołaniem do życia Tow. Linje Lotnicze Lot.

Stosownie do postanowień miarodajnych czynników rządowych, których wyrazicielem jest *Wydział Lotnictwa Cywilnego przy Ministerstwie Komunikacji*, rozpoczyna działalność państwowo-samorządowe przedsiębiorstwo pod nazwą *„Linje Lotnicze Lot"* ściśle w terminie przewidzianym, t. j. w dniu 1 stycznia 1929 r.

Linje Lotnicze Lot terminu dotrzymują pomimo wyjątkowo trudnych warunków, a więc z jednej strony prac organizacyjnych, z drugiej zaś niebywale ostrej zimy, i po 1 stycznia samoloty kursują na wszystkich przewidzianych rozkładem przestrzeniach, bez żadnej przerwy.

Organizacja L. L. Lot przedstawia się następująco:

Udziałowcami Towarzystwa, którego kapitał zakładowy wynosi osiem miljonów złotych jest Skarb Państwa, oraz samorządy. Na razie przystąpiły samorządy śląskie partycypując w kapitale zakładowym w 10%; *przystąpienie dalszych samorządów* t. j. Bydgoszczy, Krakowa, Lwowa, Łodzi, Poznania, Warszawy i t. d. *jest kwestją najbliższej przyszłości*, przytem partycypować one będą w dalszych 30% kapitału zakładowego.

Rada Nadzorcza L. L. Lot składa się z delegatów poszczególnych ministerstw i samorządów.

Obecny skład Rady jest następujący:

Prezes p. Inż. *Krahelski Antoni*, Dyrektor Dep. Akcyz i Monopoli Min. Skarbu. *Wicepre-*

zes: p. *Jan Zajas*, Naczelnik Wydziału Koncesyjnego Min. Komunikacji. *Sekretarz:* por. *Zygfryd Piątkowski,* Starszy Referent Wydziału Lotn. Cyw. Min. Komunikacji. *Członkowie:* 1) inż. *pułk. K. Abczyński Henryk* — II Zastępca Szefa Departamentu Lotn. M. S. Wojsk. 2) *Zygmunt Żurawski,* wicewojewoda Śląski. 3) p. *Stanisław Szkudlarz* — Wiceprezydent m. Katowic. 4) p. *Hipolit Wohl* — Radca Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. 5) p. *Janusz Butler* — Radca Ministerstwa Przemysłu i Handlu, a prócz tego w obradach bierze udział Komisarz Rządowy L. L. L o t, którym został mianowany inż. Włodzimierz Szaniawski.

Na czele Towarzystwa stanął major pilot i obserwator inż. E. S. A. Tomasz Turbiak.

Personel Towarzystwa wynoszący około 210 osób składa się po większej części z dawnych pracowników Towarzystw komunikacji powietrznej w Polsce, przyczem w związku z wprowadzeniem nowego typu samolotów i silników zaangażowano kilku fachowców z naszych wytwórni lotniczych.

Zarząd L. L. Lot posiada wydziały: Ogólny, Finansowo-Handlowy, Eksploatacji, Ruchu, Stoczni i Zaopatrzenia. Prócz tego Zarząd posiada swego doradcę prawnego i doradcę technicznego. Zarządowi podlegają oddziały w Katowicach i Poznaniu oraz biura miejskie i kierownictwa ruchu w Krakowie, Lwowie, Gdańsku, Brnie oraz reprezentacje w Pradze i Wiedniu. Placówki w innych miastach będą otwierane w miarę uruchamiania nowych linij. W roku bieżącym przewidziane jest uruchomienie placówek w Bydgoszczy i Łodzi. Reprezentację Towarzystwa na terenie Austrji powierzono Austrjacko-Polskiej Izbie Handlowej, Reprezentantem na terenie Czechosłowacji jest urzędnik L. L. Lot.

Sieć komunikacji powietrznej eksploatowana przez L. L. Lot przedstawia się następująco:

1. *Warszawa — Katowice — Kraków,* 2. *Warszawa — Poznań,* 3. *Warszawa — Lwów,* 4. *Warszawa — Gdańsk.* 5. *Kraków — Katowice — Brno — Wiedeń.*

Prócz tego projektowane jest z wiosną b. r. uruchomienie linij: 1. *Katowice — Łódź* z połączeniami do Warszawy i Poznania. 2. *Katowice — Poznań — Bydgoszcz — Gdańsk* oraz dokonanie próbnych lotów na linji: *Warszawa — Wilno.*

Obecny rozkład lotów *umożliwia odbycie w ciągu jednego dnia podróży na linjach* Warszawa — Katowice — Wiedeń, Poznań — Warszawa — Lwów, Lwów — Warszawa — Gdańsk.

Przestrzenie między poszczególnemi miastami przelatywane są zależnie od ich długości w ciągu $^1/_2$ do 3 godzin.

Ceny biletów odpowiadają mniejwięcej cenom biletów kolejowych.

Dążeniem L. L. Lot jest oparcie się wyłącznie na przemyśle krajowym, gdyż jest to nieodzownem wymaganiem ogólnej polityki lotniczej Państwa. Dlatego też sprzęt lotniczy potrzebny do eksploatacji t. j. płatowce i silniki lotnicze są budowane w kraju, budowa jest w pełnym toku i niewątpliwie jeszcze w bieżącym roku L.L. Lot będą mogły uzupełniać swój park z polskich wytwórni lotniczych.

Obecnie tabor L. L. Lot składa się 1) z 8 płatowców sześciomiejscowych typu „Junkers F. 13", 2) 6 płatowców typu „Fokker F. VII" dziesięciomiejscowych; 32 silników typu „B. M. W.", „Junkers L. 2.", „Junkers L. 5" i „Lorraine Dietrich — 450 KM.".

Samoloty typu „Junkers" zakupione zostały od Tow. „Aerolot" i kursują obecnie na linjach: *Warszawa — Katowice — Kraków, Kraków — Katowice — Brno — Wiedeń. Warszawa — Lwów.*

Samoloty typu „Fokker" zakupione zostały w Holandji i kursują obecnie na linjach: *Warszawa — Poznań, Warzawa — Gdańsk.*

Samoloty typu „Junkers" w miarę ich zużywania się będą zastępowane płatowcami typu „Fokker" budowanymi w kraju.

Pierwsze dwa miesiące pracy L. L. Lot stwierdziły, iż Towarzystwo to organizacyjnie stanęło na wysokości zadania, gdyż osiągnięte przez nie wyniki są bezwarunkowo lepsze od rezultatów eksploatacyjnych osiągniętych w tym samym czasie, przez zagraniczne przedsiębiorstwa komunikacji powietrznej, chociaż te ostatnie mają za sobą długoletnie doświadczenia i rozporządzają olbrzymimi kapitałami.

W ciągu stycznia i lutego b. r. samoloty L. L. Lot, *dokonując 659 lotów na przestrzeni 135.234 klm., przewiozły 578 pasażerów, 2792 kg. poczty i 21986 kg. towarów.*

Pełne bezpieczeństwo i wysoką regularność osiągnęły L. L. Lot pomimo surowej, niepamiętanej od wielu dziesiątków lat zimy, a gdy pociągi grzęzły w śniegu, kiedy ruch samochodowy musiał ulegać przerwie, kiedy mróz i śnieg przerywał połączenia telefoniczne i telegraficzne międzymiastowe.

Rezultaty te zdobyte zostały dzięki celowym środkom zaradczym, przedsięwziętym przez Zarząd L. L. Lot we właściwym czasie, z których jednym, było zastosowanie płozów w miejsce kół do płatowców, skutkiem czego umożliwiono samolotom start i lądowanie w wysokim śniegu.

Realne wyniki dotychczasowej pracy L. L. Lot dają jaknajlepsze gwarancje, iż *polskie lotnictwo komunikacyjne znajduje się na właściwej drodze,* przyczem szybko będzie rozwijać się i doskonalić, zabezpieczając bezwzględnie zarówno interesy gospodarcze kraju, jak i państwowej polityki lotniczej.

Inż. RYSZARD MINCHEJMER.

Automobilizm Polski w r. 1928 w świetle cyfr.

Cyfry są najdobitniejszemi argumentami w każdej dyskusji, najlepszemi sprawdzianami wszelkiego rozwoju i postępu, pozwalają przy tem zdać sobie należycie sprawę ze stanu i właściwości danego zakresu badanych zjawisk i przejawów. W dziedzinie automobilizmu pokładaliśmy duże nadzieje na roku 1928, który miał popchnąć naprzód i wprowadzić na nowe tory rozwój ruchu i handlu samochodowego. Mamy go już poza sobą, zestawmy więc rachunek, przyjrzyjmy się liczbom i zdajmy sobie sprawę o ile spełniły się nasze nadzieje.

Rzućmy więc okiem na załączony poniżej, ogłoszony przez Ministerstwo Robót Publicznych, wykaz ilości pojazdów mechanicznych w Polsce na dzień I-go stycznia 1929 roku.

Imponująca w stosunku do poprzednich liczba *34.298 pojazdów mechanicznych*, liczba zupełnie poważna i mówiąca sama za siebie, stawia Polskę na poziomie innych krajów środkowo-europejskich, jak Czechy i Austrja. Gorzej jest z liczbą mieszkańców, przypadających na jeden pojazd mechaniczny, w każdym jednak razie spadła ona z 1174 mieszkańców w końcu 1927-go roku na 889 ku końcowi 1928.

Najciekawszą jest dla nas wielkość przyrostu liczby pojazdów, ponieważ ona dopiero charakteryzuje w całej pełni intensywność rozwoju automobilizmu w danym okresie. Zaznaczyć więc trzeba, że *przyrost liczby pojazdów w ciągu 1928 roku wyniósł 8.642*, prawie 1½ raza tyle co w roku 1927, przekroczył przy tem łączny przyrost w ciągu dwu poprzednich lat 1926 i 1927. W stosunku do liczby pojazdów z I-go stycznia 1928 roku przyrost ten wynosi 33,7%, czyli przeszło ⅓, możemy więc śmiało powiedzieć, że roku 1928 nie zmarnowaliśmy.

Przyjrzyjmy się teraz, jak przedstawia się rozwój automobilizmu w poszczególnych województwach, które trzeba będzie w tym celu podzielić na dwie grupy. Do pierwszej zaliczymy województwa wschodnie, Lubelskie, Białostockie, Nowogródzkie, Poleskie, Stanisławowskie, Tarnopolskie, Wileńskie i Wołyńskie, gdzie mamy jeszcze bardzo słaby rozwój ruchu samochodowego *w Białostockiem jest jeden samochód na 2.356 mieszkańców*, a w *Tar-*

Nr. porz.	WOJEWÓDZTWO	Liczba mieszkańc.	ILOŚĆ SAMOCHODÓW: osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna	Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechaniczn.	Ogólna ilość pojazdów mechaniczn.	Przyrost ogóln. ilości poj. w stosunku do ilości z dn. 1 stycznia 1928 r. w proc.	Liczba mieszkańców przypadających na 1 den pojazd mechaniczny	UWAGI
1	Białostockie	1.479.909	203	120	143	107	573	53	2	628	55,5	2.356	
2	Kieleckie	2.882.551	821	182	349	335	1.687	192	20	1.899	48,6	1.520	
3	Krakowskie	2.265.449	1.022	378	216	404	2.020	469	40	2.529	17,0	895	Liczbę mieszkańców poszczególnych województw podano według Rocznika Statystyki Rzpl. Pol. 1927 roku i przyrostu rocznego 1,36%
4	Lubelskie	2.373.448	292	71	227	63	653	15	2	670	29,3	3.542	
5	Lwowskie	3.089.722	878	422	174	188	1.662	215	24	1.901	17,7	1.615	
6	Łódzkie	2.560.841	1.125	444	381	386	2.336	272	29	2.637	58,0	967	
7	Nowogródzkie	910.343	77	39	67	20	203	14	—	217	66,0	4.195	
8	Poleskie	979.503	102	35	54	26	217	21	—	238	133,3	4.117	
9	Pomorskie	1.063.600	1.326	372	80	441	2.219	561	16	2.796	34,7	380	
10	Poznańskie	2.236.919	3.386	671	157	548	4.762	940	37	5.739	25,8	390	
11	Śląskie	1.278.807	1.928	112	104	707	2.851	948	21	3.820	28,0	335	
12	Stanisławowskie	1.522.285	214	90	90	50	444	66	1	511	61,0	2.980	
13	Tarnopolskie	1.623.837	127	14	47	27	215	13	1	229	71,0	7.091	
14	Warszawskie	2.401.801	1.169	201	509	436	2.315	169	—	2.484	47,4	967	
15	Kom. Rząd. w Warszawie	1.064.815	2.700	2.655	54	1.083	6.492	569	85	7.146	30,7	149	
16	Wileńskie	1.143.123	149	144	98	43	434	26	—	460	40,0	2.485	
17	Wołyńskie	1.634.264	151	66	91	32	340	54	—	394	79,0	4.148	
	Ogółem w Państwie	30.511.217	15.670	6.016	2.841	4.896	29.423	4.597	278	34.298	33,7	889	

Inż. WITOLD RYCHTER

Racjonalna konserwacja samochodu.

Istnieją dwa zasadnicze sposoby eksploatowania samochodu i obydwa posiadają znaczne ilości zwolenników. Wyznawcy pierwszego kupują samochód, przeważnie tani, i jeżdżą nim póty, póki wóz chodzi. Gdy wreszcie dalej nieda się pojechać z powodu jakiegoś drobnego defektu, naprawiają jaknajtaniej uszkodzenia i znów puszczają maszynę do pracy. Samochód chodzi przez pewien czas, zużywając się stopniowo i równomiernie, póki nie stanie z powodu nadmiernego ogólnego zużycia. Wtedy sprzedaje zużyty wóz za bezcen i kupuje nowy. W ten sposób zaoszczędza się koszt remontu, oraz nowych części, kupując tylko te, które są niezbędne do uruchomienia samochodu. Jest gospodarka, można rzec, „rabunkowa", przy której chodzi o jaknajszybsze odzyskanie wkładów pieniężnych, lub o spłacenie rat za wóz w jaknajkrótszym czasie, bez oglądania się na stan maszyny.

Oczywiście, że tego rodzaju eksploatowanie samochodu obliczone jest na krótką metę i stanowi pewnego rodzaju grę na loterji, gdyż nigdy nie wiadomo, czy stan poszczególnych organów podwozia odpowiada warunkom używalności i, czy samochód nie zostanie nagle unieruchomiony przestając temsamem zarabiać. O ile warunki ułożą się szczęśliwie, można pokryć koszt maszyny z pewnym zarobkiem, przeważnie jednak nadmiernie „chytry" właściciel traci na tej kombinacji i musi przeprowadzać gruntowny remont, który byłby zbędny przy racjonalnej konserwacji i starannem opatrywaniu wozu.

Zrozumiałem zdawałoby się, że pozostawienie jakiej drobnej zepsutej części silnika, czy podwozia bez naprawy wywołać musi popsucie się innych organów. Naprzykład niedoszlifowanie zaworów, spowoduje wypalenie się ich, oraz gniazdek zaworowych, co w następstwie zmniejszy moc silnika, a zwiększy zużycie benzyny. Tak samo niewymienienie pękniętego łożyska kulkowego tryba atakującego w napędzie kół tylnych (koszt łożyska ok. 10 zł.) spowoduje szybkie wyrobienie zębów tegoż tryba, oraz korony (tryba talerzowego), a nawet wywołać może połamanie zębów, co oczywiście wymagać będzie niezwłocznej naprawy, znacznie kosztowniejszej od zmiany kilku łożysk. Również niezalutowanie pękniętej rurki benzynowej, a tylko okręcenie jej taśmą izolacyjną, co jest często praktykowanym sposobem wśród niedbałych kierowców, może łatwo spowodować pożar całego samochodu. Przykładów tego rodzaju można przytoczyć mnóstwo i ze wszystkich prawie widać, że niezwracanie uwagi na racjonalną konserwację jest nietylko nieekonomiczne, lecz nawet czasem i niebezpieczne.

Drugą kategorję automobilistów stanowią kierowcy, którzy dbają o to, by samochód znajdował się zawsze w idealnym stanie, a w razie, gdy jaka część ulegnie uszkodzeniu, czy zużyciu, — wymienią ją niezwłocznie, nie licząc się nawet zbytnio z kosztem naprawy. Przez to utrzymanie wozu kosztuje na pozór znacznie drożej, lecz, gdy zważymy, że samochód dobrze utrzymany może przejść znacznie dłuższą drogę, że jest niezawodny w pracy, wypadnie nam koszt przejazdu jednego kilometra znacznie taniej, niż przy gospodarce „rabunkowej". Oczywiście, że nie będzie można mieć w krótkim czasie dużego zysku, ale zysk ten ukryty będzie w wartości samego wozu, którego cena sprzedażna w każdej chwili będzie znacznie wyższa, niż cena wozu źle, lub wcale niedoglądanego.

Zastanówmy się chwilę nad sprawą racjonalnej konserwacji. musimy tutaj przyjąć ważną zasadę, że nie należy nigdy czekać, aż któryś z organów samochodu da znać o swem istnieniu złem, lub nieprawidłowem funkcjonowaniem, lecz winniśmy uprzedzać zawsze fakty. O ile jednak doszło już do uszkodzenia którejkolwiek części, winniśmy niezwłocznie daną część naprawić, lub, o ile to się nie da uskutecznić — wymienić szwankujący organ, nie dopuszczając do dalszego zakłócenia pracy maszyny. Należy dbać w ten sposób nietylko o podwozie, ale również pielęgnować właściwie i karoserję, która pozostawiona bez opieki, zniszczy się wkrótce i będzie wymagała gruntownego remontu.

Przejdźmy do kwestji technicznej. *Najważniejszem zagadnieniem racjonalnej konserwacji jest umiejętne smarowanie.* Silnik winien mieć oliwę odpowiedniego i jaknajlepszego gatunku, zawsze w dostatecznej ilości, lecz nie za dużo, gdyż przekraczanie wskazanej przez fabrykę miary powoduje szybkie tworzenie się osadu węglowego w cylindrach, co odbija się ujemnie na wydajności silnika i zmusza nas do częstego oczyszczania zaworów, głowic i tłoków. Nie należy nigdy spieszyć się rano z wyjazdem. Lepiej kilka minut pozostawić silnik w ruchu na wolnych obrotach, by uzyskać normalną dla danego silnika temperaturę oliwy i wody, a wtedy zapewnimy dokładne smarowanie. Jest to szczególnie ważne w okresie zimowym.

Musimy dbać, by w skrzynce przekładniowej i w zespole napędowym tylnych kół

nopolskiem aż na 7.097), do drugiej zaś województwa o ruchu intensywniejszym, a więc zachodnie i południowe, Kieleckie, Krakowskie, Lwowskie. Łódzkie, Pomorskie, Poznańskie, Śląskie, Warszawskie, oraz samo miasto Warszawę, prowadzącą rejestrację samochodów niezależnie od województwa.

W pierwszej grupie widzimy niezmiernie stosunkowo intensywny rozwój automobilizmu, bo procentowy przyrost liczby pojazdów mechanicznych przekracza tam znacznie ogólnopolską normę 33,7%, dochodząc do 71% w Tarnopolskiem, 79% w Wołyńskiem, 133% w Poleskiem. Nie znaczy to jednak, aby ilościowy rozwój automobilizmu w tych województwach miał decydować o całokształcie jego rozwoju w Polsce, ponieważ łączna ilość nowozarejestrowanych na tych terenach samochodów wynosi niewielką część ogólnego przyrostu, a mianowicie 1263 maszyn, czyli znacznie mniej, niż w samej Warszawie, gdzie przybyło ich 1675, wskazuje jednak dobitnie, że zrozumienie potrzeb współczesnych warunków życia i pracy coraz bardziej rozpowszechnia się na tych terenach, starających się nadrobić swe braki w dziedzinie automobilizmu.

W województwach drugiej grupy procentowy przyrost liczby pojazdów mechanicznych jest stosunkowo mniej intensywny, bo za wyjątkiem Łódzkiego 58%, Kieleckiego 48%, Warszawskiego 47% i Pomorskiego 34,7% jest on niższy od normy ogólno-polskiej. Rynek jest tu bardziej nasycony, trzeba jednak zwrócić uwagę, że bezwzględny przyrost wyniósł na tych terenach 7,379 pojazdów, czyli przeszło 86% całego przyrostu, te więc województwa decydują w pierwszej mierze o stanie automobilizmu w Polsce.

Najniższego stosunkowo przyrostu, bo wynoszącego 17% w Krakowie i 17,7 we Lwowie, nie należy tłumaczyć sobie jakiem zastojem na rynku samochodowym, a jedynie pewnemi niedokładnościami w poprzednich spisach, które podawały dawniej zbyt duże cyfry. Rzeczywista więc liczba nowych pojazdów mechanicznych przekracza znacznie cyfrę 8,646.

Godny jest uwagi *duży przyrost liczby samochodów w Łodzi* (58% wskazujący, *że przemysłowa Łódź odczuwa doskonale gospodarcze znaczenie samochodu* i chce go w jak najszerszym zakresie wciągnąć do współpracy z handlem i przemysłem.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę przyrost ilości poszczególnych rodzajów pojazdów, to *rzuca się przedewszystkiem w oczy stosunkowo duży przyrost procentowy liczby autobusów.*

Przyrosty te są następujące:

	Przyrost całkowity	i % przyrostu w stosunku do ilości z 1—I—1928
Osobowe do prywatnego użytku	2871	22,4%
Dorożki	2054	51%
Autobusy	1297	83%
Ciężarowe	1402	40%
Motocykle	862	23%
Specjalne	156	140%
razem . .	8642	

Widać więc, że procentowy przyrost liczby samochodów użytkowych a więc dorożek, autobusów, samochodów ciężarowych i specjalnych jest znacznie większy od ogólno polskiej normy 33% przyrostu wszystkich pojazdów co dowodzi, że wzrasta ogólne zrozumienie wartości praktycznej samochodu i że coraz szersze koła społeczeństwa zaczynają korzystać z usług komunikacji samochodowej. O ile w roku 1927 samochody osobowe do prywatnego użytku stanowiły 50% wszystkich pojazdów, dorożki 15,5%, autobusy 6%, ciężarowe 13,6% motocykle 14,5%, a specjalne 0,4%, to w ciągu 1928 roku samochody prywatne i motocykle straciły na znaczeniu i stanowią teraz 46,3% względnie 13%, podczas gdy dorożki osiągnęły 17%, autobusy 8%, ciężarowe 14%, specjalne 0,7%. Największy procentowo przyrost liczby autobusów mamy w Województwie Krakowskiem 138%, co jest zupełnie zrozumiałe ze względu na bliskość pierwszorzędnych miejscowości turystycznych i letniskowych, dalej w Kieleckiem 102%, Łódzkiem 82% Warszawskiem 68%. Najniższy jest na Śląsku 35% i Pomorzu 29%, gdzie mamy gęstą, dobrze rozwiniętą sieć kolejową. *Najpoważniejszy przyrost procentowy ilości samochodów ciężarowych mamy w województwie Warszawskiem*—80%, spowodowany potrzebami ekonomicznemi stolicy, wymagającej obfitego i sprawnego dostarczania najróżnorodniejszych produktów ze swej okolicy.

Jeżeli więc chodzi o rozwój ilościowy stanu posiadania Polski w dziedzinie automobilizmu w ciągu 1928 roku, możemy stwierdzić, że był on jak na nasze stosunki wyjątkowo intensywny i owocny, a przedewszystkiem bardzo racjonalny i odpowiadający w zupełności potrzebom rozwoju ruchu samochodowego w Polsce.

Na zakończenie nie od rzeczy będzie rzucić okiem, na stronę finansową tego rozwoju, czyli na wartość pieniężną wwiezionych w 1928 roku samochodów, bo nie łudzmy się, że nasz rodzimy przychodzący dopiero na świat przemysł samochodowy mógł prędko odegrać ja kąkolwiek rolę w tym rozwoju. Odpowiedź na to pytanie znajdujemy w grudniowym numerze „Handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej".

Wartości przywozu w tysiącach złotych w zestawieniu dla kilku ostatnich lat są następujące:

Rok:	1926	1927	1928
Osobowe i autobusy	10.486	27.623	41.081
Ciężarowe	1.953	2.819	6.012
Motocykle	774	1.890	3.757
Części samochod.	4.579	18.199	35.481
Razem:	17.792	50.531	86.331

Widzimy więc że zarówno przyrost liczby samochodów jak i wartość przywozu w 1928 roku jest nietylko że przeszło 1,7 razy większa od wartości przywozu w 1927, ale nawet znacznie przewyższa wartość przywozu w ciągu dwuch poprzednich lat 1926 i 1927 razem.

Charakterystyczna jest bardzo wartość wwiezionych części samochodowych, która stanowiła w 1926 roku 27% całego przywozu samochodowego, w 1927 już 37% i wreszcie aż 41% w roku 1928.

Wzrost przywozu części samochodowych z jednej strony spowodowany jest tworzeniem się coraz liczniejszych poważnie postawionych przedstawicielstw, posiadających składy zamiennych części oraz warsztaty, z drugiej zaś strony otworzeniem fabryk montażowych firm cudzoziemskich.

znajdowała się wskazana oliwa, czy smar gęsty i to we właściwej ilości. Nadmierne smarowanie tych organów również nie jest pożądane, gdyż smar wycieka wtedy przez łożyska i uszczelki, zarzucając sprzęgło oraz hamulce. Ponadto należy jaknajczęściej, przy każdej sposobności, smarować wszystkie punkty, wskazane przez fabrykę, jak: sworznie mechanizmu sterowego, resorów, przegubów i t.p. co zapewni nam długi żywot wymienionych części. Tutaj nadmiar nigdy nie zaszkodzi.

Kwestja smarowania resorów jest sporna, gdyż są znani nawet poważni automobiliści, którzy twierdzą, że pióra resorów nie powinne być bezwarunkowo smarowane, ja jestem jednak zdania, że pióra resorów winne być bezwarunkowo smarowane i, oprócz tego, resory należy zaopatrzyć w skórzane pokrowce, zabezpieczające od wyciekania smaru, oraz od przedostawanie się doń lanszu i błota. Nadmierna elastyczność resorów, powodująca znany objaw kołysania, winna być regulowana odpowiedniem dociągnięciem amortyzatorów. Należy też baczną uwagę zwracać na przeguby amortyzatorów ciernych, gdyż szkodliwe luzy w tulejach powiększają się prędko i mogą spowodować nawet oberwanie się całości, a w każdym razie wywołują przykry stuk podczas jazdy.

Specjalną uwagę winniśmy zwrócić na organa, od sprawnego działania których zależy bezpieczeństwo jadących. Chodzi tu o mechanizm sterowy i hamulec. Kierownik nie może posiadać ani milimetra zbędnego luzu, oraz powinien pracować tak, by bez specjalnego wysiłku można było wóz prowadzić. Tak łożyska, jak i części samego mechanizmu sterowego, (ślimak, sektor i t. p.) muszą być zawsze w stanie idealnym. Wrazie, gdy regulacją nie da się już skasować luzu, należy niezwłocznie zużyte części wymienić na nowe, nie oglądając się na wysokie czasem koszty. Wszak życie ludzkie jest napewno więcej warte!

Hamulce muszą być w doskonałym stanie i prawidłowo wyregulowane dla tychże samych powodów. Taśmę na szczękach należy zmieniać w miarę zużycia, oraz trzeba dbać o czystość przegubów i poręczeń ruchomych, a w szczególności o prawidłowe działanie wyrównywacza. Regulacja jest rzeczą bardzo ważną i winna być sprawdzana w zasadzie po każdej dłuższej jeździe, oraz co pewien okres normalnego używania. Prawidłowość regulacji i sprawność działania hamulców stanowią często o możności uniknięcia poważnych wypadków, a niestety, jakże często sprawa ta jest całkowicie zaniedbywana i lekceważona przez kierowców.

Przechodząc do samego silnika, *należy zwracać baczną uwagę na wszelkie anormalne stuki.* Luz w zaworach trzeba sprawdzać najrzadziej co 1000 km., przyczem regulować je należy ściśle według wskazań fabryki. Mangeto, czy inny przyrząd zapłonowy należy starannie chronić od kurzu i brudu, lecz rozbierać je należy jaknajrzadziej i to tylko w razie rzeczywistej potrzeby. Jedynie co kilka tysięcy kilometrów należy sprawdzić odległość przyrządów przerywających i wpuścić kilka kropel rzadkiej oliwy do smarownic.

Gaźnik musi być zawsze czysty wewnątrz, oraz winien otrzymywać tak benzynę, jak i powietrze filtrowane w specjalnych filtrach. Filtry należy czyścić jaknajczęściej. By uchronić się od wody znajdującej się w benzynie rynkowej, należy benzynę tę wlewać do zbiornika przez lejek z gęstą siatką, która kropelki wody zatrzyma. Jednak należy się z tem liczyć, że przy zmianie temperatury atmosfery, szczególniej w pobliżu 0°, para wodna, zawarta w powietrzu skrapla się na wewnętrznych ściankach zbiorników i rurek, zanieczyszczając tem samem benzynę. Dlatego też filtr jest konieczny. By zaradzić złemu, dobrze jest dodawać do 10—15% alkoholu (najlepiej bezwodnego, ostatecznie 96°), który zwiąże wodę i doskonale wpłynie na czystość tak przewodów, jak i gaźnika.

Chłodnica, oraz pompa i przewody wodne trzeba otoczyć właściwą opieką i dbać należy o używanie wody jaknajczystrzej, któraby nie dawała dużej ilości osadu. Połączenia gumowe przewodów wodnych należy co pewien czas zmieniać, oraz dobrze smarować dławice pompy. W zimie koniecznem jest nałożenie pokrowca na chłodnicę i maskę silnika, gdyż inaczej łatwo zamrozić rurki i zniszczyć tem samem kosztowny organ samochodu. Użycie mieszanek glicerynowo-alkoholowych poważnie zabezpiecza system wodny od zamarznięcia.

Instalacja elektryczna winna być zawsze w idealnym stanie i dlatego też wszelkie najdrobniejsze nawet uszkodzenia muszą być niezwłocznie naprawione. Baczną uwagę zwrócić należy na akumulator i dynamo.

Karoserję należy konserwować przez ustawiczne dokręcanie zluzowanych śrub, oraz przez utrzymywanie w czystości wybicia i strony zewnętrznej. Szyby nie powinny brzęczeć, ani ruszać się, gdyż mogą popękać, a szczególniej szyba przednia. Zawiasy i zamki winny być dobrze naoliwione, ostatnie zaś muszą dawać gwarancje bezpiecznego i pewnego zamknięcia. Lakier należy konserwować odpowiednią maścią, lub płynem, oraz myć go z dużą cierpliwością i ostrożnością, by nie podrapać, lub porysować.

(d. c. n.).

Ostatni rekord Segrave'a.

Szczegółowe sprawozdanie z przebiegu próby pobicia dotychczasowego rekordu szybkości samochodu, zakończonej wspaniałym rekordem Segrave na maszynie The Golden Arrow (Złota strzała) — 375 klm. na godz. Niezwykle śmiałemu wyczynowi sportowemu przyglądało się przeszło 100 tysięcy osób, które zgromadziły się na piaskach plaży morskiej w Dayton Beach. Tłum ten zgotował Segravemu niesłychanie entuzjastyczne przyjęcie. Trasa biegu wynosiła ogółem w prostej linji około 15 kilometrów (9 mil). Ponieważ dzień był dość mglisty i pole widzenia dość słabe, przeto na odcinku 5-ej mili środkowej całej trasy t. zn. na tym odcinku, na którym Segrave osiągnął notowany rekord szybkości, zapalono po obu końcach dwa olbrzymiej siły reflektory. W czasie biegu rekordowego wiał dość silny wiatr, który podniósł sypki piasek plaży, zwiększając tym sposobem trudności które musiał pokonać automobilista.

W pewnem miejscu koła samochodu wpadły w kałużę wody, która uderzyła tak silnie w ogon samochodu, że skręciła jego metalowe części. Segrave posługiwał się peryskopem, przytwierdzonym do wierzchniej metalowej pokrywy wozu, przysłaniającej całkowicie kierownicę i siedzenie automobilisty. *Segrave rozpędzał swój wóz na długości pierwszych* 4-*ch mil*, a dopiero na 5-ej skąpanej w snopach silnego światła reflektorów, rozwinął swą niesłychaną szybkość.

Z opowiadań Segrave wynika, że *masa 100 tysięcy osób, zgromadzonych u barjer na odcinku środkowej piątej mili trasy widziana była przez niego jako czarna ściana*, podobna do skały, a *linje chorągiewek rozwieszonych wzdłuż dla zamarkowania odcinka, na którym notowany był rekord szybkości w oczach Segravego wyglądały na dwie ciemne linijki*, nakreślone na papierze. Pewna nieznaczna wyniosłość piasku napotkana na drodze spowodowała, że wóz wyrzucony został w powietrze i dotknął ponownie toru w miejscu odległem o przeszło 100 metrów. Pierwszą milę Segrave przejechał w ciągu 15,57 sekundy z szybkością ponad 231¼ mil. *Segrave oświadczył po swym rekordzie, że samochód jego może wyciągnąć jeszcze większą szybkość* i że powtórzyłby bieg, gdyby obecny jego rekord został pobity przez kogo innego w Dayton Beach, podczas jego pobytu na Florydzie.

Poprzedni rekord zdobył amerykanin, Ray Keech, osiągając szybkość 207,55 mil na godzinę (około 333 kilometrów). Rekord ten Keech zdobył również w Dayton Beach w kwietniu roku ubiegłego. Poprzedni rekord należał do automobilisty angielskiego kpt. Malcolm Campbella i wynosił 206,96 mil na godzinę. I ten rekord zdobyty był w Dayton-Beachu nieco wcześniej od rekordu Keecha, bo w lutym tego samego roku. Keech jeździł wówczas na 36 cylindrowym „Triplexie" konstruktora amerykańskiego p. White. W marcu r. 1927 mjr. Segrave zdobył szybkość 203,79 mil na godzinę także w Dayton.

Segrave oświadczył winszującym mu świetnego zwycięstwa dziennikarzom, że powodzenie swe zawdzięcza nietylko swej zimnej krwi i opanowaniu wozu, lecz również konstruktorowi swego samochodu ktp. Irvingowi, który zbudował „Złotą Strzałę" w Anglji z materjałów całkowicie angielskich. Zdobywca największego w świecie rekordu szybkości samochodowej wyrażał się również wysoce pochlebnie o swych współzawodnikach amerykańskich i dziękował gorąco publiczności, która tak licznie zaszczyciła bieg swą obecnością na plaży i powinszowaniami. Wóz Segravego ma 22-cylindrowy silnik angielski systemu Napier-Lion jest tego samego typu co silnik wodnopłatowca angielskiego, na którym zdobyto w roku ubiegłym puchar Schneidra o szybkości hydroplanu. Wóz ma formę przypominającą 3 połączone torpedy, z których środkowa jest główną i największą. Opony pokryte są bardzo cienką gładką plecionką: trwałość ich przystosowana jest ściśle do potrzeby tak nadzwyczajnej szybkości na przestrzeni mniej więcej do 20 mil.

Straszna śmierć konkurenta Segrave'a.

Jak donoszą z Dayton-Beach na Florydzie, znany automobilista amerykański Lee Bible, który zamierzał pobić ostatnio ustalony rekord szybkości samochodowej na „Złotej Strzale", przez angielskiego rekordsmana mjr. Segrave'a, zabił się wskutek nieustalonych jeszcze konkretnie przyczyn, w czasie ustalania rekordu. Prawdopodobnie samochód natrafił na nierówności naniesionego piasku i skutkiem tego zarył się w ziemię. Również twierdzą, że katastrofa powstała z powodu wady kierownicy. Wypadek zdarzył się po przejechaniu przez Lee Bible'a 5-ej mili notowania rekordu. W chwili katastrofy zapanowała na plaży nieopisana panika w której wiele osób odniosło obrażenia, tak, że musiano wzywać pomocy ambulansów sanitarnych. Nadmienić również należy, że świadkami katastrofy było około 100,000 osób, oraz mjr. Segrave obecny ze swoją „Złotą Strzałą." Wóz Lee Bible'a, wykonany w Ameryce, „Triplex", o 36 cyl. w czterech rzędach, w tempie 325 klm./g. wywrócił się kilkakrotnie, wyrzucając jak z procy rekordsmana na odległość kilkudziesięciu mtr. Samochód Lee Biblie'a potoczył się w bok z tak wielką siłą, że obecni nie zdołali się zorjentować w groźnej sytuacji. Wóz młynkując zabił, stojącego obok na piasku plaży, operatora filmowego agencji B-ci Path'e.

Gdyby Lee Bibleowi udało się pobić ostatni rekord Segrave'a, ten ostatni był przygotowany, jeszcze w tym samym dniu stanąć do ponownej walki, o mistrzostwo światowej szybkości jazdy na automobilu.

Wobec, tak smutnego zakończenia prób ustalenia rekordu na plaży Dayton'a, przez zawodnika amerykańskiego, postanowiono w roku obecnym nie urządzać podobnych zawodów o szybkość.

Zakłady Mechaniczne „Ursus S. A. w Warszawie są w chwili obecnej jedynem przedsiębiorstwem w Polsce które prodokuje samochody wykonane całkowicie w kraju, narazie produkcja obejmuje dwa typy podwozi ciężarowych, na których można karosować autobusy, samochody ciężarowe, wozy specjalne i t. p.

Charakterystyka tych podwozi przedstawia się następująco:



Autobus pocztowo-pasażerski „Ursus."

Typ. A. posiada silnik czterocylindrowy, mocy 35 KM. rozstawienie osi o 3,5 m., rozstawienie kół 1,5 m. Długość całkowita wynosi 5,115 mm. długość zaś do karosowania 3,8 m. Opony przednie pojedyńcze, tylne podwójne. Nośność tego typu wynosi 2—2½ t. Typ „A" *może rozwijać szybkość do 60* km. na godzinę.



Dwudziestodwu miejscowy autobus Z. M. „Ursus". Podwozie Typu A.W. z silnikiem czterocylindrowym o mocy 35 K. M.

Typ. AW. posiada również silnik czterocylindrowy mocy 35 KM. Różni się on zaś od typu A. w rozstawieniu osi (4,5 m.) i kół 1,6 m.) długość do karosowania zaś 5,3 m. nośność 3—3½ ton.

Oba typy posiadają koła tarczowe, do opon 32 x 6.

Oba typy podwozi nadają się szczególnie do samochodów: *transportowych, autobusów. karet hotelowych, furgonów pocztowych, ambulansów sanitarnych, wozów* dla *straży ogniowej*, wozów do polewania i oczyszczania ulic, i t. p.

W chwili obecnej fabryki samochodowe Zakładów Mechanicznych „Ursus" karosują *większą ilość autobusów, samochodów ciężarowych i specjalnych*, które z początkiem sezonu wiosennego ukażą się na rynku.

BOLESŁAW J. KACHEL.

PRODUKCJA MAŁYCH SAMOCHODÓW

oparta o zasady współpracy, w krótkim czasie przyczynić się może do rozwoju dostępnego dla wszystkich typu taniego polskiego samochodu.

Zamieszczając artykuł red. Bolesława Kachela, dajemy go, jako artykuł dyskusyjny. Jesteśmy pewni, że artykuł (apel) ten zainteresuje szereg Czytelników, wśród których znajdą się i zwolennicy tego systemu. Im zaś chętnie udzielimy miejsca na łamach naszego tygodnika do wypowiedzenia się na tak ważny temat w dziedzinie rozwoju polskiego automobilizmu.

Redakcja.

Krajowy przemysł samochodowy oparł się w Polsce o cztery różnorodne podstawy swego bytu. Są niemi; wytwórnie państwowe, takie wytwórnie prywatne, w których zaangażowane są kapitały państwowe, wytwórnie prywatne, oparte wyłącznie o kapitał i inicjatywę prywatną i montownie zagraniczne. Na wstępie przedewszystkiem zauważyć muszę, iż, jakkolwiek montownie zagraniczne, uruchomione bądź-to w kraju, bądź-też na terytorjum polskiej Unji Celnej, posiłkują się polskim robotnikiem, nie uważam ich za integralną część krajowego przemysłu i *wręcz jako szkodliwe dla niego traktuję*. Z jednej strony przyczyniają się one niewątpliwie do rozwoju automobilizmu w Polsce, z drugiej jednak materjalną swoją potęgą odstraszają najoczywiściej inicjatywę prywatną od przemysłu samochodowego, stanowiąc stałe i groźne momento konkurencji.

Na tle tych typowych ostoi krajowego przemysłu samochodowego zarysowała się przed dwoma laty koncepcja oparcia wytwórczości o zasady współpracy i po upływie roku dała naogół dobre rezultaty. Twórcy koncepcji wyszli z założenia, iż *organizowanie wielkich przedsiębiorstw akcyjnych budowy samochodów powoduje tak wielkie zużycie energji jednostek i wymaga tyle czasu*, nie mówiąc już o wielkich sumach pieniężnych, że raczej wysiłek cały skierować należy wprost ku określonemu celowi—*zbudowaniu samochodu*. Była to rzetelna polityka czynu, opartego o wspólny wysiłek wszystkich tych wytwórni, które w zakresie swej produkcji zainteresowane są w powstaniu polskiego przemysłu samochodowego. Pierwszy — i dotychczas jedyny—na tych zasadach zbudowany mały dwucylindrowy samochód konstrukcji *inż. Mrajskiego*, był rezultatem współpracy szeregu wytwórni, z których każda w swym zakresie wyprodukowała pewną część samochodu, stając się równocześnie na omówionych zasadach udziałowcem przedsiębiorstwa w zyskach. Właściwie — mając się stać. Do tej chwili bowiem skrupulatność konstruktora każe Mu samochód próbować.

Krótka historja produkcji na zasadach współpracy ujawniła przedewszystkiem *obywatelskie stanowisko uczestników przedsięwzięcia* — pozatem jednak udowodniła, iż *istnieje możliwość* uruchomienia przemysłu krajowego bez konieczności opierania się o wielkie kapitały zakładowe. Idea wytwórczości na zasadach współpracy kłam zadała wszelkim wieściom o niemożliwości uruchomienia produkcji wielkiej serji tanich, małych i dla każdego dostępnych samochodów. Wreszcie wielką jej zaletą jest *szybkość*, z jaką doprowadzonym może być do celu powzięty zamiar.

Na tę ideę pragnę dziś zwrócić uwagę społeczeństwa polskiego i wszystkich tych, którzy w rozwoju przemysłu samochodowego są zainteresowani. Biorąc rzecz mniej po literacku, a bardziej życiowo, stwierdzić trzeba, iż o dobrą myśl konstrukcyjną u nas nie trudno i że napewno idea budowy drugiego w Polsce samochodu na zasadach współpracy nietylko zwerbowałaby pod swój sztandar liczne, luzem dziś idące, wytwórnie, zapewniając im niezgorszy zbyt na produkowane artykuły, lecz powołała-by do życia niejedną jeszcze analogiczną koncepcję, jeśli nie w zakresie produkcji samochodu, jako całości, to w zakresie wielkiego przemysłu pomocniczego, bez którego samochód nowoczesny nie może dziś się obejść. Idea ta jest jeszcze i z punktu widzenia handlowego nie do pogardzenia dzięki swej taniości: koszta administracyjne, częstokroć znaczny wpływ wywierające na cenę samochodu, zredukowane są tu do minimum.

System produkcji na zasadach współpracy ma jednak jeden wielki minus: wymaga kilku lub bodaj jednej jednostki niezmiernie energicznej, jednostki, która, zapatrzona w swój cel, potrafiła-by zgrupować koło siebie całokształt pracy i konieczne warsztaty. O ile o wszystko, nie wyłączając najbardziej wyrafinowanych surowców, w Polsce nie trudno, o tyle trudno jest o taką, wyposażoną nie „w słomiany ogień", jednostkę. Drugim utrudnieniem jest to, z którem spotyka się dotychczas całokształt produkcji krajowej — brak zaufania społeczeństwa. Ten brak zaufania zwalczać można słowem—i to wielkie zadanie musi wziąć na siebie niezależna, jak w danym wypadku, zezwalająca na wypowiadanie najśmlejszych nawet myśli, prasa samochodowa— i czynem: *zaprezentowaniem społeczeństwu dobrego samochodu krajowej produkcji*. Co do słów — to stwierdzam tu, iż niema powodów, dla których rodzimy przemysł nie miałby zyskać zaufania społeczeństwa — że wspomnę tu bodaj raid porównawczy krajowych „Ursusów" i włoskich „Spa", raid, który, zgodnie z protokółami komisyj rzeczoznawców, wykazał *równorzędność polskiego fabrykatu z zagranicznym*, pod niektóremi zaś względami nawet wyższość jego. Więc *nietylko robić możemy, ale nawet robić dobrze*. To samo, co stwierdzamy w zakresie samochodu użytkowego, da się niewątpliwie stwierdzić w zastosowaniu do poczynań z samochodem osobowym. Tyle, co do słów. Przechodząc do czynów, zaapelować wypada do wszelkich wytwórni, zainteresowanych w rozwoju automobilizmu, o złożenie ofert swej gotowości do rozpoczęcia produkcji na zasadach współpracy. Tylko bowiem na takich zasadach wyprodukowany mały, popularny i tani samochód może rozpocząć skuteczną walkę z zalewem naszego rynku przez produkcję zagraniczną i szerokie otworzyć wrota polskiemu przemysłowi samochodowemu.

LUDWIK DE VACQUERET.

KONIECZNOŚĆ POPARCIA ROZBUDOWY

Krajowego przemysłu samochodowego w Polsce.

„...Zbyt wielkie opodatkowanie w Polsce, utrudnia konkurencję z innemi krajami. Reforma podatku obrotowego i dochodowego musi być jaknajśpieszniej rozpatrzona.„

Dewey.

Społeczeństwo nasze, poza nielicznemi wyjątkami, nie orjentuje się w zagadnieniach związanych z potrzebami i rozwojem automobilizmu w Polsce, przyczem wielce zaciemniają jasność sądów, liczne artykuły, pomieszczane w prasie na ten temat, a pisane przez ludzi, nic wspólnego z polskim przemysłem samochodowym nie mających.

Ogólnie konstatuje się fakt, potwierdzany przez urzędowe statystyki, *iż z dnia na dzień wzrasta ilość kursujących w Polsce*, po ulicach miast i drogach, *pojazdów mechanicznych;* przyjmuje się to z zadowoleniem do wiadomości, przyczem snuje się pesymistyczne, lub radosne (w zależności od usposobienia autora) horoskopy na przyszłość.

Narzeka się przytem z przyzwyczajenia, przeważnie bezpodstawnie, na traktowanie przez czynniki miarodajne samochodu, jako luksusu, na wysokie jakoby cło nałożone przez naszą taryfę celną na samochody i t. d. i t. d., *przyczem stwierdza się konieczność rewizji tych utrudnień*, co ma dać w wyniku tani i dostępny dla wszystkich samochód.

Utarło się ogólnie, słuszne zresztą zdanie, iż Polska posiada za małą ilość samochodów, że wzrost tej liczby jest konieczny, nie myśli się jednak o tem, w jaki sposób sprawę tę możnaby rozwiązać najracjonalniej i najbardziej zgodnie z interesami naszego życia gospodarczego.

Tymczasem, należy sobie dobrze uświadomić, iż zagadnienie rozwoju automobilizmu, przedstawia się u nas haotycznie, *gospodarka na tem polu pozbawiona jest dotychczas jakiejkolwiek myśli przewodniej*, a import który z roku na rok zalewa nasz rynek coraz bardziej, i który kosztował i kosztuje nas coraz więcej miljonów rocznie, jest zupełnie nieuregulowany, przyczem stwarza kolosalną konkurencję firmom przemysłowym polskim.

Z tego powodu *rynek nasz zalewany setkami różnorodnych typów i marek samochodowych*, w poważnej mierze *mało przydatnych dla naszych warunków eksploatacyjnych* i naogół stosunkowo do swej wartości użytkowej drogich, mimo iż, na oko i dla ludzi niefachowych, ceny ich wydają się niskie, a *dzięki tej pozornej taniości*, poważnie utrudniają rozwój naszego przemysłu krajowego.

Tajemnica tej niewspółmierności ceny z wartością, kryje się z jednej strony w naprawdę niskiej, dumpingowej cenie sprzedażnej tych samochodów loco fabryka, bardzo niskiem cle, jakie u nas dotychczas dla importowanych samochodów obowiązuje, z drugiej strony w kolosalnych zyskach jakie ciągną przedstawiciele firm importujących tu, u nas na miejscu.

Wystarcza tylko z ołówkiem w ręku porównać cenę loco fabryka, plus— koszta transportu, cło i t. p. z ceną sprzedażną tegoż samochodu w Polsce, aby przekonać się o zyskach, jakiemi obciążają cenę samochodu przez siebie sprzedawanego przedstawiciele importu.

Zastanówmy się teraz nad sposobami uregulowania zagadnień samochodowych, zgodnie z interesami państwa i jego obywateli.

Rozwiązania mogą być różne, a więc:

1). całkowita budowa samochodów w kraju,

2). import samochodów z zagranicy,

3). montowanie samochodów w kraju z importowanych części.

z importowanych części.

Pierwszy sposób jest pod każdym względem najbadziej pożądany, dwa pozostałe poddam odpowiedniej krytyce, gdyż z punktu widzenia dobra państwa są one szkodliwe dla jego interesów.

Przedewszystkiem należy zwrócić uwagę na przemysł krajowy i na warunki jakie w obecnej chwili dla tego przemysłu istnieją.

Warunki przyrodzone i techniczne do powstania i rozwoju przemysłu samochodowego Polska posiada; próbę ogniową przeszliśmy już stworzywszy fabryki „Ursus" i „P. W. S." Surowce i materjały krajowe w zupełności odpowiadają wymogom produkcji.

Nasze huty stoją na wysokości zadania, dając produkt pierwszorzędnej jakości, eksportowany zresztą do celów samochodowych także zagranicę, a więc do Włoch, Niemiec i t. d. Od hut naszych *możemy więc mieć*

Zakwestjonowana polskość General Motors w Polsce.

Krążą pogłoski, że zakwestjonowano udział fabryk montażowych General Motors w Polsce w Powszechnej Wystawie Krajowej, wychodząc z założenia, że *fabryk montażowych nie można uważać za fabryki krajowe*, samochody zaś montowane jedynie w kraju nie mogą również uchodzić za produkt krajowy.

Oficjalnego potwierdzenia tych informacji dotąd nie otrzymaliśmy.

wszystko to, co dla przemysłu samochodowego w tej dziedzinie jest potrzebne.

Odlewy aluminjowe, żeliwne i stopy łożyskowe zostały przez nasze fabryki metalurgiczne z powodzeniem opanowane, takie odlewnie jak *„Ursus“, „P. W. S.“, „Babbit“, Mieszczański i t. d.* osiągnęły już wymaganą, precyzję odlewu. Inne materjały jak: drzewne, skórzane, lakiery, sprężyny, płótno, dermatoid i t. p. posiadamy i możemy je otrzymać w wysokich gatunkach z fabryk krajowych.

Nie należy wątpić, iż rozwój przemysłu samochodowego pobudzi i powoła do życia takie przemysły pomocnicze, jak: dodatków, aksesorje i t. p.

Wymownym tego dowodem jest naprzykład wyrób chłodnic w Polsce przez firmy: *Zieliński, Bielany, „Tank“* i t. d.

Wykwalifikowany i zdolny materjał ludzki — techniczny i robotniczy, nie wyłączając konstruktorów, posiadamy, przyczem dopływ nowych sił oparty jest na szkołach specjalnych niższych, średnich i wyższych, jak również na praktyce w krajowych i zagranicznych fabrykach i warsztatach samochodowych. Widzimy więc, że *Polska ma wszelkie dane, aby przemysł automobilowy rozwinąć*, może nie na miarę amerykańskich koncernów „Forda“, czy „General Motors Co“ ale do rozmiarów takich fabryk, jakie istnieją w Czechosłowacji, lub Austrji, a które to fabryki doskonale spełniają swą rolę zaopatrywania rynku krajowego w krajowe samochody.

Konieczność rozwoju przemysłu rodzimego narzuca się w Polsce z siłą rosnącą z dnia na dzień.

Przyczyny tej konieczności są ogólnie znane, że wspomnę tylko o: ujemnym bilansie handlowym, bezrobociu, kwestji obrony państwa, zalewie rynku przez cały szereg małowartościowych wozów zagranicznych i t. d. i t. d.

Słuszne jest twierdzenie, że wymiana dóbr ekonomicznych pomiędzy krajami jest konieczna i pożyteczna, ale nie w tym wypadku. Czem innem jest import w celach inwestycyjnych t. j. dóbr potrzebnych dla uruchomienia produkcji krajowej, od importu na cele konsumpcji wewnętrznej dóbr, które sami wytworzyć możemy. Jak stworzyć odpowiednie podłoże gospodarcze, dla rozwoju krajowego przemysłu samochodowego? — *oto zagadnienie, które nas obecnie musi zająć.* Przeszkody, jakie w tym celu należy usunąć są następujące:

1) *przemożna konkurencja zagranicy,*

2) *zbyt wysokie obciążenia podatkowe i socjalne,*

3) wobec tego, *brak poparcia i zainteresowania ze strony kapitału* dla przemysłu samochodowego. Pierwszą przeszkodę da się usunąć przez odpowiednie skonstruowanie stawek celnych w nowej taryfie celnej to zaś omawiałem już w poprzednich numerach „Autolotu“.

Duży wpływ również wywrzeć może, przejmowanie produkcji krajowej. *(Za produkcję krajową uważać należy tylko fabryki, oparte conajmniej w 51% na kapitale krajowym).*

Punkt drugi, ściśle zresztą związany z pierwszym, również nasuwa wiele wątpliwości, choć jest bardziej drażliwy jeśli chodzi o jego rozwiązanie.

Państwo powinno *w zrozumieniu własnego interesu na przyszłość*, poobniżać bardzo wydatnie wszelkie podatki i świadczenia, ciążące na krajowych fabrykach samochodów, na pewien okres czasu. Również podatki, ciążące na wozach wyrobu krajowego jak: drogowy, luksusowy i t. p., winny być wydatnie obniżone, coby dało przewagę wozów krajowych nad zagranicznemi.

Stworzy to dogodne warunki dla naszego przemysłu, wyrówna szanse konkurowania z zagranicą i zachęci nieśmiały kapitał do inwestycji w przemysł samochodowy, jako zapewniający godziwe oprocentowanie i pewną lokatę.

Jak się zaś odbije z drugiej strony dopływ kapitałów, a więc: wzmożenie produkcji na cenie samochodów, nie trzeba mówić. Przemysł krajowy oparty na podobnie silnych fundamentach, w krótkim czasie wzrósłyby do rozmiarów, zapewniających państwu samowystarczalność w tej dziedzinie; a samowystarczalność ta, choćby ze względów obrony państwa (pomijając już inne, równie ważne) jest konieczna.

Żaden import, ani żadne montownie zagraniczne w rodzaju, „General Motors“ *nie uniezależnią nas na wypadek wojny* od zagranicy. Smutne tego dowody z czasów wojny bolszewickiej w latach 1919 i 1920 mamy dotychczas w pamięci.

W następnych artykułach postaram się rozpatrzeć kwestję importu samochodów całkowitych i zakładania montowni zagranicznych w Polsce.

Kpt. *JERZY KULESZA.*

Znaczenie transportu samochodowego w wojsku.

Pomijając znaczenie samochodu dla wojska podczas pokoju, gdy samochód może być zastąpiony innym środkiem lokomocji bez wielkiego uszczerbku dla sprawy, koniecznem jest podkreślić nadzwyczaj wielkie znaczenie przewozów przy pomocy samochodów podczas wojny. Wojna światowa, a ostatnio wojna polsko-sowiecka, w których transporty samochodowe odegrały tak wielkie znaczenie, *podkreśliły wartość samochodu jako szybkiego i pewnego środka lokomocji*, niezbędnego wszędzie tam, gdzie konieczną jest terminowa dostawa większej ilości materjału na większe odległości.

Zasadniczo transport samochodowy służy jako przedłużenie lub też uzupełnienie kolei. Jest on jakby łącznikiem pomiędzy koleją i transportem konnym ale i to tylko do chwili większego rozpowszechnienia samochodów terenowych w Armji, dla których i boczne drogi gruntowe nie będą przedstawiały przeszkód nie do przebycia. Wówczas samochód zastąpi w zupełności tabory dywizyjne i pułkowe dzięki czemu uniknie się zbytecznych przeładowań, *przyśpieszy sam przewóz i uchroni od ataków lotniczych*, na punkty przeładowcze położone w bliskości frontu. Ale i w dobie obecnej samochód jako uzupełnienie kolei oddaje bardzo wielkie usługi przy transporcie materjału, a przy przewozach taktycznych i strategicznych jest niezastąpiony.

Dla orjentacji przypominam, że transportem taktycznym nazywamy przewóz mniejszych oddziałów wojskowych (kompanja, batalion) na odległości nie większe niż 30—40 kilometrów.

Przewóz taktyczny może być podyktowany różnemi względami jak naprzykład: przerzucanie rezerw w jaknajkrótszym czasie na zagrożony odcinek, oderwanie się od nieprzyjaciela i zajęcie bardziej oddalonej pozycji, wykonanie niespodziewanego wypadu na krótszą metę, bardziej długie raidy, mające na celu zajęcie miejscowości na terenie nieprzyjaciela w wojnie ruchomej, wreszcie pościg rozbitego wroga.

Już samo wyszczególnienie tych wszystkich zadań jakie ma na celu przewóz taktyczny wyraźnie wskazuje na niemożliwość użycia innego środka lokomocji do tych celów, jak tylko szybkiego i niezawodnego w użyciu jakim bezwzględnie jest samochód w większych ugrupowaniach, przy należytej obsłudze i racjonalnem wykorzystaniu. Mamy więc już dwa zastosowa-

---

Inż. *RYSZARD MINCHEJMER.*

TURYSTYKA LOTNICZA.

Gdyby kto chciał określić w paru słowach XX wiek, biorąc pod uwagę charakter przejawów życia zbiorowego, nie omyliłby się bardzo twierdząc, że *jest to wiek sportu i turystyki.* Jesteśmy świadkami ogromnego rozpowszechnienia się we wszystkich kulturalnych krajach, zwłaszcza po wojnie, zamiłowania do wycieczek, podróży, poznawania pięknych okolic, miast i zabytków, jednem słowem do turystyki. Przyczynił się do tego przedewszystkiem rozwój współczesnych środków komunikacyjnych — kolejnictwa, żeglugi, a w pierwszej mierze automobilizmu, nic więc dziwnego, że turystyka wciągnęła w zakres swoich zainteresowań i najnowocześniejszy środek komunikacji — lotnictwo, zwłaszcza że lot aeroplanem dostarcza niezmiernie ciekawych i jedynych w swoim rodzaju wrażeń wzrokowych, tak istotnych dla turysty. Czyż można sobie wyobrazić widok piękniejszy od roztaczającego się z kabiny samolotu, szybującego nad miastem pełnem najpiękniejszych kościołów, zabytków architektonicznych i pałaców, tonących w zieleni ogrodów, widzianych w niezmiernie nieraz oryginalnych warunkach perspektywy i wyglądających jak przepiękne modele lub cyzelowane zabawki? A czyż nie zachwyci każdego widok przesuwających się pod aparatem zielonych dolin, lasów, rzek, jezior i gór?

Na tę atrakcyjność turystyki powietrznej zwrócono już uwagę od kilku lat i coraz częstsze stają się podróże samolotami lotniczych linij komunikacyjnych, przedsiębrane przez pojedyncze osoby lub nawet całe wycieczki, jedynie w celu podziwiania widoków okolic nad któremi biegną szlaki tych linij.

Koniec 1927 roku przyniósł w tej dziedzinie pewien przełom, bo najpoważniejsze Francuskie Towarzystwo lotnicze „Air-Union Aeronavale“ dzięki inicjatywie i staraniom znanego lotnika Thoreta, *zorganizowało pierwszą lotniczą linję turystyczną w Alpach*, tworząc w Passy pod Chamonix lotnisko, z którego odlatują samoloty na wycieczkę dokoła szczytu Mont-Blanc. Linja obsługiwana jest przez duże Goljaty oraz dwuosobowe Spady i cieszy się zrozumiałym powodzeniem. Parę zdjęć fotograficznych takiej podróży podajemy. Tworzenie dalszych analogicznych linji staje się punktem zainteresowania towarzystw lotniczych a w każdym razie zaczyna się coraz więcej mówić o takiem zorganizowaniu całej sieci komunikacji lotniczej, aby ogarnęła najważniejsze centra turystyczne i umożliwiła dokonywanie podróży, które pozwoliłyby turyście poznać najpiękniejsze miejscowości Europy.

Najciekawszy jest jednak rozwój prywatnej turystyki lotniczej, analogicznej do samochodowej, czyli polegającej na odbywaniu podróży o charakterze wycieczkowym na swoim własnym samolocie. Rok 1928 odznaczył się w tej dziedzinie bardzo dużym rozwojem. Pomijając już Amerykę, gdzie w ciągu tego roku *prywatne osoby nabyły 300 sportowych samolotów*, widzimy znaczny rozwój prywatnego lotnictwa i powstawanie całego szeregu lotniczo-turystycznych klubów w Anglji, a we Francji organizacje lotnicze prowadzą coraz żywszą propagandę w tym kierunku. Wreszcie sprawa turystyki lotniczej była przedmiotem dyskusji na ostatniem grudniowem posiedzeniu *Centralnej Rady Turystyki Międzynarodowej*, odbytem w Brukselli, w którem brałem udział jako stały delegat rządu polskiego do Rady.

Na posiedzeniu tem niejaki Pan Schelcher z Aeroklubu Francji, wygłosił ciekawy referat, charakteryzujący warunki i możliwości rozwoju turystyki lotniczej we Francji.

Warunki te, podług słów p. Schelchera, nie są jak dotąd zbyt świetne, bo oto w kraju posiadającym miljon samochodów jest zaledwie 20 prywatnych samolotów. Cóż więc stoi na przeszkodzie rozwojowi tej nowej dziedziny lotnictwa i jak te przeszkody możnaby usunąć?

Wchodzą tu w grę przedewszystkiem olbrzymie koszty, związane z uprawianiem lotnictwa, w pierwszej mierze koszta nauki pilotażu. Opłaty szkolne są wysokie, ponieważ muszą pokryć stosunkowo kosztowną amortyzację aparatu (przeszło 200 franków na godzinę lotu), oraz niezwrotną gwarancję—czy też kaucję za zniszczenie aparatu. Jedyna rada na to — uczyć się latać na swoim własnym aparacie, o ile się ktoś naturalnie będzie mógł na to zdobyć, mając na widoku uprawianie w przyszłości turystyki lotniczej. Ryzyko nauki jest stosunkowo nie wielkie, a będzie się płaciło tylko za utrzymanie aparatu i szkole za instruktora.

Ceny samolotów sportowych są już obecnie na zachodzie stosunkowo „niskie“, *utrzymują się bowiem na poziomie cen dużych luksusowych samochodów.* Awjonetkę można mieć we Francji za 40.000 franków, ale ten typ maszyn dobry jest jedynie dla drobniejszych lotów i ćwiczeń, a nie nadaje się dla turystyki we właściwym tego słowa znaczeniu.

(Dokończenie nastąpi).

nia samochodu: jeden przy przewozie wojska, drugi przy zaopatrzeniu frontu w żywność, broń, amunicję, ekwipunek i paszę.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę dzienny przemarsz kolumn konnych i samochodowych to przekonamy się, że *przy pomocy samochodów przewóz może być wykonany co najmniej trzy*



razy prędzej, nie mówiąc już o tem, że kolumna samochodowa będzie kilkakrotnie krótszą, a więc mniej widoczną i mniej zajmującą przyfrontowe drogi. A czy należy dodawać, że obsługa kolumny konnej musi być kilkakrotnie wieksza (ilościowo) od obsługi kolumny samochodowej?

W wojnie dzisiejszej najważniejszym czynnikiem jest czas i terminowe wykonanie powziętego planu.



Wprowadzenie samochodu jako środka lokomocji dla celów wojskowych dało d-com ten wielki atut w ręce jakim jest szybkość.

Obecnie d-ca, który posiada dostatecznie szybki i pewny środek lokomocji może śmiało uważać swój oddział jako dwukrotnie liczniejszy ponieważ może nim operować dowolnie i posługiwać się jakby uzbrojoną pięścią, którą w tą lub inną stronę może zadawać bolesne ciosy wrogowi rozproszonemu na wielkiej przestrzeni i niezdolnemu do szybkiego skoncentrowania swych sił w tym lub innym punkcie uderzenia.

Samochód zasadniczo wpływał na zmianę taktyki wojennej, zwiększył niepomiernie ruchliwość armji i umożliwił jej terminowe i należyte zaopatrzenie.

Czyż żołnierz głodny, bosy i bez amunicji zdoła się oprzeć należycie dobrze zorganizowanemu wrogowi, choćby był najbardziej patrjotycznie usposobiony?

To też kolumna samochodowa radośnie jest witana przez piechura, który widzi w niej prawdziwego swego przyjaciela i czuje, że ulży mu ona w niepomiernych trudach bojowych.

Lecz to jeszcze nie wszystko. W wojnie polsko-sowieckiej samochód nie mógł odegrać tak decydującej roli jak na froncie zachodnim po pierwsze z powodu braku większych ilości taboru samochodowego, a powtóre nasze bezdroża na wschodzie nie nadają się do zorganizowania tego rodzaju przewozów jakie miały miejsce na terenie Francji podczas wojny światowej.

Być może przyszłe wojny, których prawdopodobnie uniknąć się nieda stworzą podobną sytuację i u nas, dotychczas jednak, mówiąc o znaczeniu i zastosowaniu samochodu w wojsku, musimy opierać się na rezultatach osiągniętych przez armje sojusznicze.

Tam rola samochodu została znacznie rozszerzona, gdyż większe ugrupowania samochodów w zupełności zastąpiły koleje i przewoziły już nie kompanje i bataljony, a pułki i całe dywizje.

100 tysięcy samochodów ciężarowych, półciężarowych, sanitarnych i osobowych podzielone na setki kolumn ciągnęły nieprzerwanym sznurem po przyfrontowych szosach w dzień i w nocy, a nawet przeważnie w nocy, podporządkowane ścisłym przepisom ruchowym, stosujące się do z góry ustalonego rozkazu.

(Dokończenie nastąpi).

ALEKSANDER MATOGA-FERUS.

Współpraca samochodu ciężarowego

i autobusu z Koleją, a racjonalny rozwój Komunikacji i uprzywilejowanie przedsiębiorstw Korzystających z wozów Krajowych, stworzy odpowiedni grunt dla dalszej rozbudowy naszego ruchu autobusowego.

Sprawa rozwoju środków i rozbudowy sieci komunikacyjnych jest w dzisiejszej epoce podstawowym zagadnieniem gospodarczem, a nawet kulturalnem każdego nowoczesnego społeczeństwa. Można stwierdzić bez cienia przesady, że wszyscy u nas zdają sobie doskonale sprawę z doniosłości tego problemu. Tem właśnie można wytłumaczyć to niezwykłe powodzenie i entuzjastyczne wprost przyjęcie, jakie spotkało nasz niedawno powstały i rozwijający się z dnia na dzień przemysł komunikacyjny autobusowy.

Entuzjazm ten posunięto tak daleko, iż szereg osób twierdzi z całą powagą i z całem przekonaniem, jakoby autobus miał być tak niebezpiecznym konkurentem kolei, że mógłby poważnie zagrozić jej zyskom. Wobec tego trzeba na wstępie już naszego artykułu i to jaknajbardziej stanowczo stwierdzić, że poglądy te są wynikiem poważnego nieporozumienia. Nieporozumienie to płynie stąd, że sytuację, w jakiej znalazły się obecnie koleje i autobusy na Zachodzie, w Anglji i Francji, gdzie konkurencja między obu środkami komunikacji była ostatnio dość ostra, przenosi się bezkrytycznie na nasz grunt, wróżąc, że autobusy mają stać się w najbliższej przyszłości zagładą kolei.

Tymczasem różnica między Zachodem a nami co do rozwoju i charakteru środków komunikacyjnych jest bardzo zasadnicza, my zaś, — czerpiąc przykłady z doświadczeń Zachodu — jesteśmy w korzystniejszem położeniu mogąc uniknąć błędów jakie tam popełniono.

Kardynalnym takim błędem byłoby właśnie wywoływanie niepotrzebnej i całkowicie bezcelowej walki konkurencyjnej między autobusem a koleją. W wypadku, gdy koleje są własnością Państwa, jak to ma miejsce u nas, walka taka napewno zakończyłaby się niekorzystnie dla prywatnego przedsiębiorcy.

Niezależnie od tego momentu trzeba sobie uświadomić, że komunikacja autobusowa nie może być konkurentem kolei na większą skalę i na dłuższy dystans. Zato współpraca komunikacji autobusowej z linjami kolejowemi może wydać dla obu stron pomyślne rezultaty, szczególnie zaś u nas.

Albowiem konkurencja ze strony autobusu dotknąć może właściwie tylko t. zw. koleje dojazdowe, których u nas poza obwodem warszawskim prawie niema, względnie koleje wąskotorowe, *które prawie bez reszty możnaby ulokować w muzeum kolejnictwa.* Zamiast konkurencji z koleją, komunikacja autobusowa u nas ma przed sobą poważne zadanie współpracy z kolejnictwem, na przyszłość zaś rozwój komunikacji kolejowej musi pójść po linji tej współpracy. Zresztą narzuca ją sama rzeczywistość.

Przy niesłychanie rzadkiej sieci kolejowej u nas, — szczególnie we wschodnich częściach kraju, — połączeniu oddalonych punktów ze stacjami kolejowemi, albo między sobą. Dziedzina ta przedstawia dla przedsiębiorcy autobusowego wdzięczne i zyskowne pole pracy.

Racjonalny rozwój i rozbudowa komunikacji autobusowej jest dla społeczeństwa i państwa sprawą ogromnej wagi, dlatego też *baczną uwagę zwrócić trzeba na to, by gwałtowny rozwój komunikacji autobusowej nie stał się rozwojem „dzikim“* i w rezultacie nie skończył się jakimś gwałtownym krachem, albowiem w odpowiednim momencie miejsce przedsiębiorców krajowych może zająć konsorcjum zagraniczne, silne finansowo, które przytłoczy inicjatywę przedsiębiorcy krajowego i zrujnuje go materjalnie.

Dlatego też czynniki miarodajne powinny zapewnić przedsiębiorcy krajowemu odpowiednią ochronę. Jednakowoż Państwo ochraniając interesy przedsiębiorców krajowych może i powinno żądać racjonalnego uregulowania stosunków w autobusowym przemyśle komunikacyjnym.

Najprostsza i najszybciej prowadząca do celu metoda jest w tym wypadku wprowadzenie systemu koncesyjnego. Z jednej strony bowiem Państwo może w każdym wypadku skontrolować, kto zamierza daną linję autobusową eksploatować, z drugiej strony zaś może Państwo wysunąć pewne wymagania do racjonalizacji przemysłu komunikacyjnego autobusowego.

A racjonalizacja ta jest już paląca koniecznością. Po pierwsze ze względu na bezpieczeństwo pasażerów większość bowiem kursujących u nas autobusów nie odpowiada swemu przeznaczeniu. Jedno lub półtoratonowe podwozia tych autobusów nie odpowiada stałemu ich obciążeniu, które bardzo często sięga trzydziastu osób. Stan tego rodzaju, kontynuowany nieprzerwanie i przez dłuższy czas, stanowi poważne niebezpieczeństwo dla osób, korzystających z takich środków przewozu. Z tego względu więc stan dotychczasowy wymaga gruntownej zmiany i rozciągnięcia kontroli nad jakością kursujących autobusów i zagwaratowanie bezpieczeństwa pasażerom.

W związku z tem, że ruch autobusowy rozwijać się będzie w najbliższej przyszłości coraz poważniej i coraz większych wkładów bedzie potrzebował, występuje na pierwszy plan sprawa odpływu dużych sum pieniężnych zagranicę, co nie może być korzystne dla naszego, — i tak już biernego — bilansu handlowego.

Dlatego też *przedsiębiorcy autobusowi powinni zrozumieć i wypełnić swój obywatelski obowiązek, rząd zaś mógłby stworzyć dla nich odpowiednie przywileje*, o ile przedsiębiorcy przystosowaliby swoją działalność do ogólno państwowych wymagań.

Chodzi tu mianowicie o krajowy przemysł samochodowy. Uprzywilejowanie wozu krajowej produkcji ma pod każdym względem swe głębokie uzasadnienie w położeniu naszego kraju, które zmusza nas do jaknajenergiczniejszych štarań o samowystarczalność.

Reasumując to, co powiedzieliśmy powyżej możemy ustalić następujące wytyczne dla dalszego rozwoju naszej komunikacji samochodowo transportowej.

1) Współpraca samochodu ciężarowego i autobusu z koleją. Co do ewentualnej konkurencji samochodu ciężarowego, jako środka transportowego dla towarów, to trzeba stwierdzić, że transport towarów samochodem nie opłaca się już na przestrzeni ponad 100 km. Tu więc również trudno mówić o konkurencji z koleją (zresztą zorganizowany w przedsiębiorstwo na szerszą skalę przemysł samochodowy, transportowy u nas prawie nie istnieje).

2) Racjonalny rozwój komunikacji autobusowej, kontrolowany przez odpowiednie czynniki państwowe i samorządowe.

3) Uprzywilejowanie przedsiębiorców korzystających z wozów produkcji krajowej.

Dopiero wypełnienie tych trzech warunków stworzy odpowiedni grunt dla dalszego rozwoju i dalszej rozbudowy naszego ruchu autobusowego.

70 do 75 taksówek przybywa miesięcznie w Warszewie.

Na d. 1 stycznia w Warszawie było 2,114 taksówek w ruchu. W styczniu liczba taksówek wzrosła o 86, ubyło 11, a zatem na d. 1 lutego było 2,189 taksówek, ubyło 12, a zatem w d. 1 marca kursowało i było czynnych ogółem 2,262 taksówek. Zauważono, że przeciętnie przybywa stale po 70 do 75 taksówek miesięcznie.

ZAPISUJCIE się do P. Z. M.

ILE JEST SAMOCHODÓW w Warszawie.

Oddział drogowy komisarjatu rządu zarejestrował w ciągu stycznia 87 nowych dorożek samochodowych, 42 osobowych samochodów prywatnych, 17 — ciężarowych, 8 — autobusów, 4 motocykle i 1 samochód specjalny, razem 160 nowych pojazdów mechanicznych. Wobec tego, że w tym samym czasie odpłynęło na prowincję 27 samochodów, w styczniu liczba pojazdów mechanicznych powiększyła się ogółem o 133.

Na 1 lutego r. b. zarejestrowano ogółem w Warszawie 7.279 samochodów, z tego 2.737 prywatnych osobowych, 2.729 dorożek, 1.096 samochodów ciężarowych, 60 autobusów, 86 samochodów specjalnych i 571 motocykli.

2.114 taksówek w ruchu.

Według przeprowadzonej przez wydział techniczny magistratu w r. 1928 statystyki ruchu ulicznego w różnych miejscach miasta, obejmującej ogólną liczbę pojazdów, dokonano również obliczeń wyłącznie ruchu samochodowego.

Z obliczeń tych wynika, że od 1 stycznia 1928 r. do 1 stycznia 1929 r. przy zbiegu ulic Wierzbowej i Trębackiej naliczono 3.060.501 samochodów, przy zbiegu Nowego Świata i Świętokrzyskiej 2.425.855, Brackiej i Widok 1.990.635, Krak-Przedmieścia i Trębackiej 1.953.920, Szpitalnej i pl. Napoleona 1.724.564, Granicznej i Królewskiej 1.672.794, Ossolińskich i Wierzbowej 1.532.868, Mazowieckiej i Świętokrzyskiej 1.016.256, Królewskiej i Mazowieckiej 984.863 i t. d.

Jak wiadomo, celem tych obliczeń jest przystosowanie w przyszłości rodzaju układanych bruków na ulicach do intensywności ruchu ulicznego.

Odpowiedzi Redakcji:

P. **M. S.** — Wilno. List Pański skierowaliśmy na właściwą drogę.

P. **Alina** — Lwów. Amilcary będą w ciągu najbliższego tygodnia.

P. **„Orka"** — Stryj. We Lwowie Pan nabędzie również.

P. **Krzeczunowiczowi.** Nr. 2-gi „Autolotu".

P. **Lebiediew**— Równe. W podobne wiadomości nie uwierzymy. Prosimy o zbiorowy list.

P- **O. R. O.**—Kącik modelisty prowadzi p J. Płoszajski, Leszno 113.

P. **Rozmaryn** — Grójec. Radzimy skorzystać przy pierwszej okazji pobyty w Warszawie i osobiście odwiedzić.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 90 gr. za cm.² Stronica w tekście 70 i za tekstem 60 gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna 3.50 zł., półroczna 7 zł., roczna 14 zł. Zagranicą 24 zł. 50 gr. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80.